

稳健跨越的道理——中国集装箱港口发展研究

学校编码: 10384

分类号_____密级_____

学 号: X200215359

UDC_____

学 位 论 文

稳健跨越的道理——中国集装箱港口发展研究

A Way to Go Beyond Steady—Study on Container Port Development in China

廖鸿涵

廖鸿涵

指导教师姓名: 许志端 教授

申请学位级别: 硕 士

专 业 名 称: 工商管理(MBA)

论文提交时间: 2005 年 11 月

论文答辩日期: 2005 年 12 月

学位授予单位: 厦 门 大 学

学位授予日期: 年 月

指导教师: 许志端 教授

答辩委员会主席_____

评 阅 人_____

厦门大学

2005 年 11 月

厦门大学博硕士论文摘要库

厦门大学学位论文原创性声明

兹呈交的学位论文，是本人在导师指导下独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考的其他个人或集体的研究成果，均在文中以明确方式标明。本人依法享有和承担由此论文而产生的权利和责任。

声明人（签名）：

年 月 日

厦门大学博硕士论文摘要库

论文摘要

本文以五个集装箱港口为研究对象，研究它们快速发展或者相对落后的原因，得到以下的结论：集装箱港口行业的发展，取决于区域的宏观经济环境。具体集装箱港口的发展，港口定位决定了港口成就的高低，竞争机制、政策和地方政府积极作为起到巨大的推动作用，港口的码头、航道效率和服务质量建设是先行条件，港口对腹地的开拓是根本，港、航巨头对港口建设和经营的参与加速港口的发展。

全文共分六章：

第一章：世界集装箱港口发展的简况，中国集装箱港口发展的现状和相互之间的差距，提出研究的目的和方法。

第二章：利用 PEST 分析方法，分析了港口的集装箱吞吐量与国家的经济、政治、技术、法律的关系。

第三章：政府是政策和宏观环境的缔造者，港口规划的主导者，港口建设和经营的参与者，积极作为的政府对港口发展起到巨大的推动作用。

第四章：港口定位的准确与高低，以及对定位的专注决定了港口成就的高低。港口的码头、航道效率和服务质量建设是先决条件，决定了其他因素的参与，影响着集装箱港口发展的速度。

第五章：腹地是港口发展的根本，集装箱港口对腹地开拓的力度决定了集装箱港口发展的速度。港、航巨头对港口建设和经营的参与加速港口的发展。

第六章：提出集装箱港口发展影响因素模型及结论，并对所研究的港口提出自己的建议。

关键词：集装箱港口；发展；道理

Abstract

This article focuses on five container ports, trying to find out the reason for their rapid development or relative lag and come to the conclusion as below.

The development about the whole container port line depends on regional macro economy environment. But to every container port improvement, the setting position for a port decides whether the port is a success or not. Competition mechanism and policy and positive work from local governments will have a great impetus. The efficiency of the wharfs and sea channels, and the service improvement will be a premise, expansion of hinterland will be basic thing, and port-related and shipping giants participating in construction and operation of ports greatly improve the ports.

There are six chapters:

Chapter one: Briefing the container port development in the world and the container port development in china and finding out the difference between china and other countries and areas, then presenting the aim and method of study.

Chapter two: Using the PEST analyzing method in studying the relation between container handling capacity of harbor and economy, politics, technique, law of a country.

Chapter three: Governments are the maker of policy and macro-economy environment, the director of port planning and designing, and the participant of port construction and operation. A government that acts positively gives huge impetus to port development.

Chapter four: Whether the location of a port is exact, high or low, and how

the location is focused on or not decides the port economy. The efficiency of the wharfs and sea channels, and the service improvement will precede the others, and it decides the participation of other factors and affects the speed of container port development.

Chapter five: The hinterland is a foundation of port development, and how the hinterland is greatly enlarged decides the speed of container port development. Port-related and shipping magnates participating in the port construction and operation greatly promote the port.

Chapter six: Presenting a model for factors affecting container port development and making results, putting forward suggestions about the port field.

Key word: container port, development, principle

目 录

第一章 中国集装箱港口现状与研究方法	1
第一节 世界集装箱港口发展	1
一、集装箱运输	1
二、世界集装箱港口的发展历程	1
三、集装箱港口分类	3
第二节 中国集装箱港口的发展	4
一、中国大陆集装箱港口起步	4
二、中国集装箱港口发展阶段	6
三、中国现代集装箱港口发展特点	7
第三节 本文研究的内容和方法	8
一、研究内容的提出	8
二、研究方法的选择和因素的取舍	9
三、本文的研究模型	14
第二章 PEST 分析	15
第一节 经济推动集装箱港口稳步发展	15
一、集装箱运输发展的经济条件	15
二、物流与国民生产总值	16
三、中国集装箱港口吞吐量的计算	16
四、中国集装箱港口吞吐量与经济的关系	19
第二节 政治、法律和技术因素的影响	19
一、稳定的政治	19
二、国家法律对港口管理由封闭慢步走向开放	20
三、技术发展为港口大规模建设提供条件	21

第三章 积极作为的地方政府	23
第一节 地方政府和部门关于港口的法定权力和资源	23
一、《中华人民共和国港口法》关于港口管理的规定	23
二、有关政府部门对港口的服务和管理	25
三、配套设施	28
四、政府的其他影响港口发展的主要资源	28
第二节 政府对集装箱港口的推进	28
一、促进政府重视集装箱港口的因素	28
二、政府在港口定位中的作用	29
三、政府推进港口建设	33
第四章 港口的定位和建设	37
第一节 集装箱港口的定位	37
一、上海港专注枢纽港定位	37
二、厦门港强化集装箱港口定位	38
三、福州港的犹豫	39
第二节 码头和航道的建设	40
一、码头的持续建设	40
二、航道疏浚	45
第三节 软环境建设	47
一、装卸效率就是竞争力	47
二、通关速度	49
三、拼抢新政策	51
第五章 牵手经济腹地和航运巨头	53
第一节 上海港气势磅礴拓腹地	53
二、打通长江	56
三、开拓集装箱铁路运输	58
第二节 厦门港对腹地的稳步拓展	60

一、深耕闽东南细无声	60
二、逐步向周边推进	62
三、大力发展集装箱内支线	64
第三节 港、航巨头对集装箱港口发展的推动	65
一、港、航巨头参与我国港口建设经营的作用	65
二、上海港借力腾飞	66
三、厦门港乘班轮飞跃	67
四、青岛建设“万国码头”	68
第六章 稳健跨越的道理	70
第一节 港口稳健跨越模型	70
一、港口稳健跨越模型	70
二、港口稳健跨越的结论	71
第二节 建议	72
一、对上海、青岛和厦门等集装箱港口的建议	72
二、本文对大连和福州集装箱港口的借鉴意义	73
主要参考文献	74
后记	75

第一章 中国集装箱港口现状与研究方法

第一节 世界集装箱港口发展

一、集装箱运输

1、集装箱

(1) 集装箱是一种独立的容器，呈长方形，能防风雨，能用本身的刚度保护箱内的货物不受损坏；可与运输工具分开作为一个单位进行装卸或运输，而不需重复搬运内部货物。

(2) 集装箱标准箱（英文缩写 TEU）是指全部符合国际标准化组织规定的 20 英尺集装箱。没装货物的集装箱叫空箱，装有货物的集装箱叫重箱。

(3) 港口集装箱吞吐量是指经由水路运进、运出港区范围，并经装卸的集装箱数量。

2、集装箱运输的优势

在集装箱运输产生之前，件杂货在整个运输装卸过程，都是以“件”为单位进行的。由于“件”是一种没有固定重量、形状的单位，小且杂乱无章，装卸效率和质量很低。而集装箱的大小规范，外形统一，较好地克服了件杂货运输系统的缺陷，有着明显的优势。表 1—1 是作者总结的 4 种运输与装卸方式的运输单元运输与装卸特点比较。

二、世界集装箱港口的发展历程

集装箱海运业务开始于 1956 年 4 月，由美国的海陆联运公司的前身，威他曼汽轮公司首次在航行于纽约/休斯顿航线的 T—2 型油轮——马科斯顿号

开始集装箱海上运输的试点工作，并取得了巨大的成功。^①

表 1—1 各运输方式特点比较

序号	比较内容	件杂货运输	散货运输	管道运输	集装箱运输
1	运输单元	件、桶等	舱	无	集装箱
2	运输货物种类	固体、液体和气体等，后两者需容器包装为件	固体、气体和液体，后两者需要特别船舶运输	液体和气体	固体、液体和气体等，后两者需容器包装为件
3	单元形状与大小	形状与大小都不一致	固体颗粒小且均匀，其他没有限制	没有限制	箱体大小规范，外形统一
4	单元重量	重量不一，单件重量小	不固定	无限制	有最高限重，单箱重量大
5	装卸机械化程度	很低	高	最高	较高
6	装卸效率	低	高	最高	较高
7	装卸质量	货损货差大	货损货差小	货损货差小	货损货差小
8	作业受自然条件影响程度	严重	粮食等严重，矿产轻微	轻微	轻微
9	计划与管理的便捷性	差	粮食等较差，矿产较好	好	好
10	装卸费用和时间	最高	较低	最低	较低

资料来源：作者自己整理

集装箱海运业务开拓的初期，运输船舶吨位小，集装箱的规格也较小，都在各港口的件杂货码头靠泊，利用件杂货装卸设备作业，港口没有专用的集装箱泊位，集装箱码头经历了很长一段与件杂货码头混用的时期。一直到了 20 世纪 60 年代，随着集装箱海运业务的迅速扩展，在北美出现了专用的

^① 资料来源：张敏编著，《集装箱运输业务》，人民交通出版社，1997，P2

集装箱泊位，码头上配备了专门的集装箱装卸设备，甚至出现了桥式集装箱岸边起重机和集装箱跨运车。到了 80 年代，以纽约/新泽西、鹿特丹、香港和新加坡港口为代表的集装箱港口业务兴起，标志着集装箱港口的真正形成。现在，全世界的许多港口的主要业务就是集装箱业务，集装箱港口已经成为世界港口的重要类别。

三、集装箱港口分类

1、在行业里，衡量集装箱港口规模的主要指标有：集装箱吞吐量、集装箱的来源和流向、航线航班数量及航向等三类因素。集装箱港口一般分为四类：

（1）集装箱枢纽港。集装箱枢纽港一般都依托于国际大都市，大都市为港口提供强大的人才、资金、信息及港口配套服务。枢纽港的主要特征是形成了规模经营的远洋干线运输，航线密布于世界主要航区，覆盖了沿海近洋的众多港口和远洋的主要港口；航运班轮化，航班密集化；到港船舶以经营远洋航线的第四代至第六代的集装箱船为主流；每年的港口集装箱吞吐量大，一般大于500万TEU，港口集装箱既来源于腹地，部分来源于其他港口集装箱来港水—水中转。如香港港、新加坡港、鹿特丹港、上海港和深圳港等。

（2）集装箱干线港。集装箱干线港主要特征是形成了初具规模的远洋干线运输，航线可达区域内一定的港口和世界主要航区；航运班轮化，航班有一定的密度；每年的港口集装箱吞吐量在200万TEU左右，港口集装箱既来源于腹地，部分来源于其他港口集装箱来港水—水中转；航行于远洋航线的第三代至第五代的集装箱船为主。如丹戎比里巴士港、天津港、青岛港、宁波港和厦门港等。

（3）集装箱支线港。集装箱支线港的主要特征是以沿海和近洋支线运输为主，远洋航线较少，没有形成经营规模，多数远洋集装箱需要在邻近的大港中转。支线港每年的集装箱吞吐量在100万TEU左右，运输船舶多为第二

代及以下船舶。如福州港、连云港等。

(4) 集装箱喂给港。集装箱喂给港的主要特征是集装箱货源都来自于经济腹地，所有港口集装箱都“喂给”邻近的干线港或枢纽港，接卸的集装箱也都来自邻近的干线港或枢纽港。进出港船舶以千吨级船舶为主，每年的集装箱吞吐量低于 50 万 TEU。如长江、珠江内的一些集装箱港口。

2、集装箱港口发展进程

世界的集装箱港口发展初期，没有形成运输网络，各港都处于地主港这样的较低发展层次，在港口地理位置和自然条件、港口经营、港口腹地政治和经济条件等多种因素的综合作用下，少部分原地踏步，大部分港口缓慢发展，极少量港口则较快地逐层推进，经历喂给港——支线港——干线港——枢纽港历程，成为区域内最顶端的港口。现在，一些现代集装箱港口投资巨头如香港和黄集团、新加坡港口集团、马士基港口集团等，则把少数港口从零直接建设成为干线港，并将快速发展为枢纽港。如中东的迪拜港和马来西亚的丹戎比里巴士港。现有的集装箱港口中，喂给港、支线港、干线港和枢纽港组成网络，层次一个比一个高，显现金字塔结构模型。

第二节 中国集装箱港口的发展

一、中国大陆集装箱港口起步

1、中国大陆集装箱港口的开始

我国集装箱港口起步较晚。1976 年上海在件杂货码头上开始了中国集装箱港口业务，1981 年中国大陆在天津港建成第一个集装箱泊位，1983 年上海港建成第一个全集装箱泊位。1980 年世界港口集装箱排名第 100 名是埃及的亚历山大港，吞吐量 6.9 万 TEU，而 1981 年中国最大集装箱港口上海港的集

装箱吞吐量为 4.95 万 TEU。^①

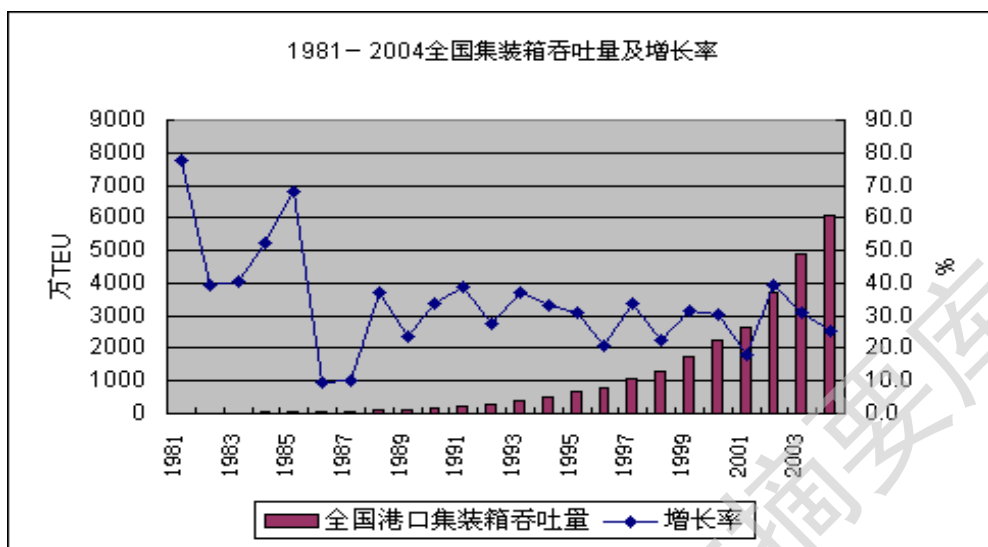


图 1-1 1981—2004 全国集装箱吞吐量及增长率

资料来源：中国港口年鉴 2004, 2005

2、中国集装箱港口发展迅速

我国集装箱港口业务发展较为迅速，到了 1996 年，已经有 21 个港口拥有 57 个专用集装箱泊位，吞吐能力 638 万 TEU，实际吞吐量达也从 1981 年的 10.1 万 TEU 发展到 1996 年的 803 万 TEU，年均增长 33.9%。现在，中国形成了泛渤海湾港口群、长江三角洲港口群和珠江三角洲港口群：

a、泛渤海湾集装箱港口群。泛渤海湾经济圈集装箱港口群以大连、天津、青岛为中心，另有营口、锦州、秦皇岛、唐山、烟台和日照等港口都在从事集装箱港口业务。

b、长江三角洲集装箱港口群。长江三角洲港口群的龙头是上海港，另有宁波港的实力日益增强，其他集装箱港口有南京港、镇江港、苏州港、南通港和连云港等。

^①.数据来源：中国港口集装箱网

c、珠江三角洲集装箱港口群。珠江三角洲集装箱港口有香港港、深圳港、广州港、中山港、珠海港等，香港集装箱吞吐量连续多年排名世界第一，牢牢占据着国际航运中心的地位；新兴港口深圳从名不见经传到 2003 年吞吐量全球第四，成为华南集装箱枢纽港；广州港属区域性干线港，中山港、珠海港等则纯粹为上述三个港口中的喂给港。

二、中国集装箱港口发展阶段

1、集装箱港口各发展阶段所需时间

翁克勤先生在“集装箱港口发展”文章中总结了表 1—2 所示的我国集装箱港口各发展阶段所需的时间：

表 1—2 中国集装箱大港各发展阶段所需时间

单位：年

港口	目前类别	喂给港	喂给港一支 线港	支线港一千 线港	干线港一枢 纽港
上海港	枢纽港	12	3	3	2
深圳港	枢纽港	8	1	1	2
青岛港	枢纽港	12	3	2	3
天津港	干线港	14	4	4	
宁波港	干线港	13	2	2	
厦门港	干线港	13	3	3	
广州港	支线港	15	4		
大连港	支线港	14	4		

资料来源：翁克勤先生，《集装箱港口发展》，《港口经济》，2004.1

注：从港口开始经营集装箱航线班轮或者最早的多用途或集装箱泊位投产时起计算。

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库